

ELIO FANARA

(c.s.)

RINGRAZIAMENTO FINALE

Rubo solo tre minuti, di cui due vanno dedicati al presidente Tesini, che ringrazio commosso per le affettuose parole che ha avuto per me e che sono destinate ai miei collaboratori. Hanno lavorato tutti, ma un particolare grazie va al dott. Grimaldi, che si è occupato indefessamente dell'organizzazione. Grazie al Presidente delle parole che non merito perché, e questo va detto, abbiamo lavorato assieme a Federtrasporto da mesi per organizzare questo Incontro, che nei contenuti ritengo sia andato bene: l'Incontro voleva essere una molla per il Governo regionale siciliano.

Io sono siciliano, sono fiero di essere siciliano nel bene e nel male. Però, appunto come siciliano, so che veramente abbiamo tante carenze sul piano istituzionale e sul piano delle realizzazioni. In questa ottica volevo confermare a tutti che in tempi brevissimi, grazie al valido contributo di tutti i collaboratori ed all'organizzazione scientifica del Centro Trasporti dell'Università di Messina, pubblicheremo gli Atti del Convegno, che poi sono il "veicolo" - per usare una terminologia trasportistica - attraverso il quale trasmettere la spinta propulsiva dei risultati scientifico-operativi dell'Incontro alla collettività: almeno lo speriamo. Manderemo tali Atti ai nostri deputati: non so se li leggeranno, ma intanto daremo loro la possibilità effettiva di documentarsi sul lavoro compiuto e, se desiderano, di tradurlo in innovazione normativa.

Grazie ancora a tutti i Relatori, ai Presidenti di sessione, a tutti coloro che sono intervenuti, alla Federtrasporto, alla Regione Siciliana e al Direttore Dott. Porretto, che, fianco a fianco, ha lavorato con noi a questo Incontro.

DOCUMENTO FINALE

A chiusura dei lavori è stato redatto e approvato dai congressisti il seguente documento finale, che rappresenta un momento di riflessione sulla attuale situazione di paralisi del Trasporto Pubblico Locale in Sicilia e, al contempo, di stimolo per il Governo regionale ad avviare una costruttiva politica del trasporto locale, che incida efficacemente sulle prospettive di sviluppo del settore:

«Il trasporto pubblico locale, da oltre 10 anni, vive in Sicilia una situazione di precarietà e marginalità che negli ultimi mesi ha subito un ulteriore aggravamento che comporterà a breve una forte riduzione dei servizi erogati ai cittadini, innestando così una irreversibile crisi del sistema che potrà anche costringere a significativi tagli occupazionali.

L'origine di questa precarietà risale al 1990 quando la Sicilia – unitamente ad altre Regioni – usciva dal sistema nazionale, per cui la competenza ed il finanziamento del sistema dei trasporti passava alla stessa Regione.

A partire dal 1990 la Sicilia si è ingessata:

- 1. non è stata emanata una legge “organica” sul trasporto pubblico locale, rendendo necessaria, ogni anno, l’approvazione di una “leggina” per poter erogare i contributi;*
- 2. non sono stati erogati contributi adeguati (mediamente il 30 per cento in meno rispetto alle altre regioni) a livello dei servizi effettuati dalle Aziende. Spesso questi contributi sono stati liquidati con notevole ritardo;*

3. *non è stato avviato un concreto piano di investimenti che consentisse il rinnovo dei mezzi;*
4. *nonostante vari tentativi, in tutti questi anni non è stato predisposto un Piano Regionale dei Trasporti;*
5. *non è stata ancora recepita la legge di riforma del TPL (d.lgs. 422/97), nonostante i termini siano ampiamente superati;*
6. *lo sviluppo del settore dei trasporti trova tutt'oggi un ostacolo quasi insormontabile nella situazione di paralisi a livello regionale, ove nel Bilancio dell'Assessorato competente non si ha nessuna voce di spesa dedicata al settore della ricerca e degli studi sui trasporti.*

Lo scenario in cui si muove la realtà siciliana è senza certezze finanziarie, senza un minimo di programmazione, senza regole: in tale quadro, non è più rinviabile in Sicilia un forte ed articolato intervento politico e legislativo che innovi profondamente il sistema dei trasporti al fine di sostenere coerentemente un processo di rinascita economica e civile.

**Tutto ciò premesso, si chiede al Governo regionale
una serie di interventi così sintetizzabili:**

1. Fondo regionale trasporti - È assolutamente necessario che venga emanato un apposito provvedimento legislativo che istituisca il Fondo Regionale dei Trasporti, destinato a garantire certezza e continuità alle assegnazioni finanziarie indirizzate al settore, onde evitare che le aziende debbano sopportare oneri impropri, consentendo altresì di programmare la gestione economica corrente e di predisporre anche programmi di razionalizzazione dei costi e di riorganizzazione della produzione coerenti con le risorse disponibili.

2. Piano investimenti - Pur in un quadro di drastica contrazione della spesa pubblica regionale, è assolutamente necessario che venga affrontato il problema del rinnovo e potenziamento del parco autobus urbano ed extraurbano dell'Isola, poiché la sua ec-

cessiva anzianità allontana utenza potenziale dal trasporto pubblico e privato, aggrava le aziende di costi eccessivi di manutenzione e rende ulteriormente precaria la regolarità del servizio. Basti ricordare i dati che riguardano la vetustà del “parco mezzi” in Sicilia, che per oltre il 50 per cento (oltre 1.000 bus), ha superato i 13 anni con costi di manutenzione che superano annualmente per ogni mezzo mediamente 50-70 milioni e con grave pregiudizio economico e qualitativo.

È stato sottolineato che in Sicilia nei prossimi anni sono necessari 1.500 nuovi bus, con un investimento prevedibile di 600-700 miliardi.

3. Riordino rete e concessione - Un intervento necessario, attuabile con semplici provvedimenti di natura amministrativa da parte dell'Assessorato regionale ai Trasporti, riguarda il riordino della rete concessionale dei servizi extraurbani dell'Isola, tendente ad eliminare la sovrapposizione tra servizi e le linee non più utili alla collettività. Un tale intervento – oltre che evitare lo spreco di risorse finanziarie pubbliche – concentrerebbe maggiormente le capacità del comparto verso le direttrici di traffico maggiormente coerenti con le esigenze delle popolazioni, e porrebbe le basi per l'individuazione dei servizi minimi ammessi a contributo, che sono il fulcro del nuovo assetto del trasporto locale derivante dal Decreto legislativo 422 del 1997.

4. Riforma del TPL - Ulteriore, fondamentale impegno che devono assumere le Istituzioni regionali riguarda, appunto, il recepimento in Sicilia del predetto d.lgs. 422/97.

A questo proposito è necessario che la Regione definisca, in modo chiaro, con lo Stato e la società FS, la problematica relativa al trasporto locale ferroviario dell'Isola, sia per le implicazioni inerenti il coordinamento tra il servizio su gomma e quello ferroviario, sia per quelli riguardanti gli aspetti finanziari collegati al trasferimento delle competenze.

Nell'ambito del predetto recepimento devono, altresì, essere riordinate le competenze in materia di trasporti tra Regione ed Enti

Locali, riconducendo ad un'unica fonte normativa le disposizioni attualmente sparse in varie leggi regionali; e ciò al fine di evitare sovrapposizioni di ruoli ed eliminare ambiguità legislative, dalle quali derivano ostacoli ad una pianificazione efficace del settore.

In particolare, è necessario definire le modalità di intervento programmatico e finanziario dei comuni nella gestione dei servizi urbani, anche al fine di coordinarlo con quello regionale.

La legge regionale di recepimento del d.lgs. 422/97 deve, inoltre, definire compiutamente la normativa di riferimento per le modalità di assegnazione dei servizi, sia dal punto di vista dei procedimenti concorsuali da applicare, che dei contenuti dei contratti di servizio da stipulare, tale da garantire una reale apertura del mercato. Per il primo aspetto, le leggi di recepimento di altre regioni e gli esperti del settore fanno riferimento al sistema dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ovvero all'appalto-concorso, come procedure ad evidenza pubblica più idonee all'oggetto specifico di gara. Per il secondo aspetto, è fondamentale stabilire i contenuti essenziali del "contratto di servizio", in considerazione della pluralità di soggetti che avranno la titolarità a stipularli e della novità rappresentata da tale figura giuridica, nell'ambito delle attività della pubblica amministrazione.

5. *Piano Regionale dei Trasporti* – Infine va rimarcata la necessità che la Regione provveda alla elaborazione del Piano Regionale dei Trasporti, in un processo di confronto e collaborazione con gli Enti Locali, i soggetti che operano nel settore e le forze sociali e produttive.

Ai fini della redazione del Piano, la Regione deve emanare uno strumento di carattere legislativo che contenga le linee guida ed individui i soggetti che hanno un ruolo, le metodologie di intreccio tra i livelli territoriali e settoriali, le fonti di reperimento delle risorse finanziarie, i criteri di correlazione dello stesso con la Programmazione regionale di sviluppo.

Sarebbe preferibile che il Piano, come strumento di programmazione, avesse la natura di atto amministrativo, caratterizzato da rilevante flessibilità, a scadenza temporale, capace di indivi-

duare le priorità e gli interventi di riorganizzazione dei servizi, che assegni i vari livelli di mobilità ai vari modi di trasporto in un'ottica di coordinamento intermodale.

Il Piano Regionale dei Trasporti è, infatti, lo strumento programmatico complessivo di tutto il sistema, di integrazione dei piani settoriali, nel quale si dispiegano gli obiettivi di carattere politico-generale.

In aggiunta ai provvedimenti di natura legislativa, programmatica ed amministrativa che la Regione deve attuare al fine di avviare una fase di trasformazione del trasporto pubblico locale, deve, altresì, svilupparsi fortemente un'attività di programmazione e regolazione della mobilità da parte degli enti sub-regionali.

In questo senso è necessario che i Comuni accelerino le procedure di redazione dei Piani Urbani del Traffico ovvero dei Piani per la Mobilità e che le Province provvedano alla predisposizione dei Piani del Traffico per la Viabilità extraurbana. Tali Piani, in attuazione dei principi informativi previsti dalla legge e dall'indirizzo dell'Unione Europea, dovranno introdurre misure atte a scoraggiare la mobilità individuale, privilegiando l'uso del mezzo pubblico.

6. Previsione nel Bilancio regionale di fondi per la ricerca nel settore dei trasporti - È irrealistico pensare ad uno sviluppo adeguato del turismo, senza che vi sia un parallelo miglioramento dei trasporti che – è lapalissiano – può essere conseguito solo attraverso la necessaria pregressa analisi scientifica e la riflessione teorica, accompagnate dal potenziamento della struttura della correlata Direzione regionale e dalla previsione di una specifica voce di spesa nel Bilancio della Regione siciliana».

APPENDICE II

Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422
“Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e
compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma
dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59”
(Gazz. Uff. n. 287 del 10 dicembre 1997), come modificato dal
decreto legislativo 4 agosto 1999 n. 400 (Gazz. Uff. n. 259 del 4
novembre 1999).*

Capo I

CONFERIMENTO ALLE REGIONI E AGLI ENTI LOCALI

Articolo 1

Oggetto

1. Il presente decreto, in attuazione degli articoli 1 e 3 e dei commi 3 e 4, lettere a) e b), dell'articolo 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59, individua le funzioni e i compiti che sono conferiti alle regioni ed agli enti locali in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati e fissa, altresì, i criteri di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale.

2. Sono servizi pubblici di trasporto regionale e locale i servizi di trasporto di persone e merci, che non rientrano tra quelli di interesse nazionale tassativamente individuati dall'articolo 3; essi comprendono l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano in modo continuativo

* Le modifiche introdotte dal d. lgs. 4 agosto 1999, n. 400 sono riportate *in corsivo*.

Il coordinamento tra i due testi è stato curato dal Centro Studi della FEDERTRASPORTO

o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale.

3. Per le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano il conferimento delle funzioni, nonché il trasferimento dei relativi beni e risorse, sono disposti nel rispetto degli statuti e attraverso apposite norme di attuazione.

Articolo 2

Definizioni

1. Ai sensi del presente decreto, per legge n. 59 si intende la legge 15 marzo 1997, n. 59, come modificata dalla legge 15 maggio 1997, n. 127.

2. Ai fini del presente decreto, per conferimento si intende il trasferimento, la delega o l'attribuzione di funzioni e compiti; per enti locali si intendono le province, i comuni, le comunità montane e gli altri enti locali.

Articolo 3

Trasporti pubblici di interesse nazionale

1. Costituiscono servizi pubblici di trasporto di interesse nazionale:

- a) i servizi di trasporto aereo, ad eccezione dei collegamenti che si svolgono esclusivamente nell'ambito di una regione e dei servizi elicotteristici;
- b) i servizi di trasporto marittimo, ad eccezione dei servizi di cabotaggio che si svolgono prevalentemente nell'ambito di una regione;
- c) i servizi di trasporto automobilistico a carattere internazionale, con esclusione di quelli transfrontalieri, e le linee interregionali che collegano più di due regioni;

- d) i servizi di trasporto ferroviario internazionali e quelli nazionali di percorrenza medio-lunga caratterizzati da elevati standards qualitativi. Detti servizi sono tassativamente individuati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Qualora la predetta intesa non sia raggiunta entro quarantacinque giorni dalla prima seduta in cui l'oggetto è posto all'ordine del giorno, provvede il Consiglio dei Ministri;
- e) i servizi di collegamento via mare fra terminali ferroviari;
- f) i servizi di trasporto di merci pericolose, nocive ed inquinanti.

Articolo 4

Competenze dello Stato nel trasporto pubblico regionale e locale

1. Nella materia del servizio pubblico di trasporto regionale e locale, sono di competenza dello Stato esclusivamente:

- a) gli accordi, le convenzioni ed i trattati internazionali relativi a servizi transfrontalieri per il trasporto di persone e merci;
- b) le funzioni in materia di sicurezza, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, tranne quelle relative al rilascio del nulla osta allo svolgimento dei servizi di trasporto su gomma e quelle relative all'accertamento di cui all'ultimo comma dell'articolo 5 dello stesso decreto n. 753;
- c) l'adozione delle linee guida e dei principi quadro per la riduzione dell'inquinamento derivante dal sistema di trasporto pubblico.

Articolo 5

Conferimento a regioni ed enti locali

1. Sono conferiti alle regioni e agli enti locali, con le modalità di cui agli articoli 6 e seguenti, tutti i compiti e tutte le funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto di interesse regionale e locale, in atto esercitati da qualunque organo o amministrazione dello Stato, centrale o periferica, anche tramite enti o altri soggetti pubblici, tranne quelli espressamente mantenuti allo Stato dall'articolo 4 del presente decreto.

Articolo 6

Delega alle regioni

1. Sono delegati alle regioni i compiti di programmazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale di cui all'articolo 14, non già compresi nelle materie di cui all'articolo 117 della Costituzione.

2. Sono, altresì, delegati alle regioni i compiti programmatori e amministrativi e le funzioni di cui agli articoli 8 e 9, in conformità a quanto disposto dall'articolo 4, comma 4, lettera b), della legge n. 59 del 1997 e dall'articolo 2, comma 7, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, nonché i compiti e le funzioni di cui all'articolo 10.

Articolo 7

Trasferimento agli enti locali

1. Le regioni, in conformità ai singoli ordinamenti regionali e sentite le rappresentanze degli enti e delle autonomie locali, conferiscono alle province, ai comuni e agli altri enti locali tutte le funzioni e i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale.

2. I conferimenti delle funzioni e dei compiti di cui al comma 1 sono attuati tenendo conto delle dimensioni territoriali, associative e organizzative degli enti, nonché nel rispetto dei principi di cui all'articolo 4, comma 3, della legge n. 59, e particolarmente di quelli di sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità, unicità e omogeneità dell'amministrazione, nonché di copertura finanziaria, con esclusione delle sole funzioni incompatibili con le dimensioni medesime.

3. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, le regioni adottano la legge di puntuale individuazione delle funzioni, trasferite o delegate agli enti locali in conformità ai principi stabiliti dall'articolo 4, comma 3, della legge n. 59. Se la regione non provvede entro il termine indicato, il governo adotta le misure di cui all'articolo 4, comma 5, ultimo periodo, della legge n. 59.

4. Gli enti locali, oltre ai compiti e alle funzioni loro conferite a norma del comma 1, svolgono nei servizi pubblici di trasporto locale le funzioni e i compiti non mantenuti allo Stato, a norma degli articoli 3 e 4, o alle regioni, a norma degli articoli 8, 9, 10 e 11, secondo i principi e le competenze rispettivamente previsti dagli articoli 3, 9, 14 e 29 della legge 8 giugno 1990, n. 142, sull'ordinamento delle autonomie locali, nonché in conformità ai principi della legge n. 59 e alle disposizioni del presente decreto. Sono, in particolare, conferiti agli enti locali i compiti amministrativi e le funzioni nei settori del trasporto lagunare e lacuale.

Articolo 8

Servizi ferroviari di interesse regionale e locale non in concessione a F.S. S.p.a.

1. Sono delegati alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti:

- a) le ferrovie in gestione commissariale governativa, affidate per la ristrutturazione alla società Ferrovie dello Stato S.p.a. dalla legge 23 dicembre 1996, n. 662;

b) le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a.

2. Le funzioni e i compiti di cui al comma 1 sono conferiti:

a) entro i termini di scadenza dei piani di ristrutturazione di cui all'articolo 2 della citata legge n. 662 del 1996 e comunque non oltre il 1 gennaio 2000, per le gestioni commissariali governative di cui al comma 1, lettera a);

b) a partire dal 1 gennaio 1998, e comunque entro il 1 gennaio 2000, per le ferrovie in concessione di cui al comma 1, lettera b).

3. Le regioni subentrano allo Stato, quali concedenti delle ferrovie di cui al comma 1, lettere a) e b), sulla base di accordi di programma, stipulati a norma dell'articolo 12 del presente decreto, con i quali sono definiti, tra l'altro, per le ferrovie in concessione di cui al comma 1, lettera b), i finanziamenti diretti al risanamento tecnico-economico di cui all'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

4. Gli accordi di programma di cui al comma 3 e i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui all'articolo 12 sono, rispettivamente, perfezionati ed adottati entro il 30 ottobre 1999. Detti accordi definiranno, in particolare, il trasferimento dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura a titolo gratuito alle Regioni sia per le ferrovie in ex gestione commissariale governativa, come già previsto all'articolo 2, comma 7 della legge 23 dicembre 1996 n. 662, sia per le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a. Tali beni sono trasferiti al demanio ed al patrimonio indisponibile e disponibile delle regioni, e, in relazione alla loro natura giuridica, possono essere dalle regioni dismessi, sdemanializzati o sottratti alla loro destinazione, previa intesa con il Ministero dei trasporti e della navigazione, quando si tratti di beni demaniali o appartenenti al patrimonio indisponibile. A partire dalla data di trasferimento, il vincolo di reversibilità a favore dello Stato gravante sui beni in questione si intende costituito a favore della regione competente. I suddetti trasferimenti sono esentati da ogni imposta e tassa fatto salvo il caso di

dismissione o sdemanializzazione da parte delle regioni. I beni di cui all'art. 3, commi 7, 8 e 9 della legge n. 385/1990 sono trasferiti alle regioni competenti che inizieranno o proseguiranno le relative procedure di alienazione o di diversa utilizzazione, destinandone i proventi a favore delle aziende ex gestioni governative. Gli accordi di programma definiscono altresì l'entità delle risorse finanziarie da trasferire alle regioni, tali da garantire, al netto dei contributi già riconosciuti da regioni ed enti locali, l'attuale livello di tutti i servizi erogati dalle aziende in regime di gestione commissariale governativa.

4 bis. La gestione delle reti e dell'infrastruttura ferroviaria per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia è regolata dalle norme di separazione contabile o costituzione di imprese separate di cui al regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277. I gestori delle reti per i criteri di ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e per gli standard e le norme di sicurezza si adeguano al regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/19/CEE, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146.

4 ter. Le Regioni hanno la facoltà, previa intesa con il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, di trasferire alle Ferrovie dello Stato S.p.a. i beni, gli impianti e l'infrastruttura di cui al comma 4, fermo restando la natura giuridica dei singoli beni.

5. Successivamente al perfezionamento degli accordi di programma e alla emanazione dei decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al comma 4, le regioni affidano, trascorso il periodo transitorio previsto dall'art. 18, comma 3 bis, con le procedure di cui all'articolo 18, comma 2, lett. a), la gestione dei servizi ferroviari di cui al comma 1, lettere a) e b), con contratti di servizio ai sensi dell'articolo 19, alle imprese ferroviarie che abbiano i requisiti di legge. Dette imprese hanno

accesso alla rete ferroviaria nazionale con le modalità fissate dal regolamento emanato con Decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277. I contratti di servizio assicurano che sia conseguito, a partire dal 1° gennaio 2000 il rapporto di almeno 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura. Le regioni forniscono al Ministero dei trasporti e della navigazione – Dipartimento dei trasporti terrestri – tutte le informazioni relative all'esercizio delle funzioni a loro delegate. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, in base alle predette informazioni e a quelle che acquisirà direttamente, relaziona annualmente alla Conferenza Stato-regioni e al Presidente del Consiglio dei Ministri sulle modalità di esercizio della delega e sulle eventuali criticità.

6. Con successivi provvedimenti legislativi si provvede alla copertura dei disavanzi maturati alla data del conferimento di cui al presente articolo, ivi compresi gli oneri per il trattamento di fine rapporto, al netto degli interventi già disposti ai sensi della legge 30 maggio 1995, n. 204, e delle successive analoghe disposizioni.

6-bis. Lo Stato e le regioni possono concludere, d'intesa tra loro, accordi di programma con le Ferrovie dello Stato S.p.a. per l'affidamento alle stesse della costruzione, ammodernamento, manutenzione e relativa gestione delle linee ferroviarie locali concesse e già in gestione commissariale governativa di rilevanza per il sistema ferroviario nazionale.

Articolo 9

Servizi ferroviari di interesse regionale e locale in concessione a F.S. S.p.a.

1. Con decorrenza 1 giugno 1999 sono delegati alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti ai servizi ferroviari in concessione alle Ferrovie dello Stato S.p.a. di interesse regionale e locale.

2. Per i servizi di cui al comma 1, che ricomprendono comunque i servizi interregionali di interesse locale, le regioni subentrano allo Stato nel rapporto con le Ferrovie dello Stato S.p.a. e stipulano, entro il 30 settembre 1999, i relativi contratti di servizio ai sensi dell'articolo 19. Detti contratti di servizio entrano in vigore il 1 ottobre 1999. *Trascorso il periodo transitorio di cui all'articolo 18, comma 3 bis, le regioni affidano i predetti servizi con le procedure di cui al medesimo articolo 18, comma 2, lettera a).*

3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, al fine di regolare i rapporti con le Ferrovie dello Stato S.p.a., fino alla data di attuazione delle deleghe alle regioni, provvede:

- a) *a rinnovare fino al 30 settembre 1999 il contratto di servizio tra la società stessa ed il Ministero dei Trasporti e della Navigazione;*
- b) ad acquisire, sui contenuti di tale rinnovo, l'intesa delle regioni, che possono integrare il predetto contratto di servizio pubblico con contratti regionali senza ulteriori oneri per lo Stato;
- c) *a stipulare con le Regioni gli accordi di programma di cui all'articolo 12.*

Articolo 10

Servizi marittimi e aerei

1. Sono delegati alle regioni le funzioni e i compiti amministrativi in materia di servizi marittimi e aerei di interesse regionale.

2. La gestione dei servizi di cui al comma 1 è affidata con le modalità di cui agli articoli 17 e 18, in quanto applicabili al settore. Detti trasporti sono organizzati e regolati da contratti di servizio, secondo quanto previsto dai citati articoli 17 e 18 e nel rispetto dei principi di economicità ed efficienza.

3. All'attuazione della delega si provvede a norma dell'articolo 12.

Articolo 11

Servizi lacuali e lagunari

1. La gestione governativa per la navigazione dei laghi Maggiore, di Como e di Garda è trasferita alle regioni territorialmente competenti e alla provincia autonoma di Trento entro il 1 gennaio 2000, previo il risanamento tecnico-economico, di cui all'articolo 98 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

2. Il Ministero dei trasporti e della navigazione predispone il piano di risanamento tecnico-economico. Il piano è approvato entro il 31 marzo 1998 dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, previa intesa con le regioni interessate e la provincia autonoma di Trento.

3. Al fine di coordinare il trasporto locale con le attività relative al traffico acqueo negli ambiti della laguna veneta, la provincia di Venezia, d'intesa con i soggetti competenti in materia, emana apposito regolamento che, fra l'altro, prevede un sistema di rilevamento dei natanti circolanti nell'ambito lagunare al fine di garantire la sicurezza della navigazione. L'intesa è conseguita in apposita conferenza di servizi, da realizzare ai sensi dell'articolo 17, comma 4 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127, cui partecipano, oltre la provincia e gli enti locali, rappresentanti del Ministero dei trasporti e della navigazione, del Ministero dell'ambiente, del Ministero dei lavori pubblici e della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento delle aree urbane. Se il regolamento non è emanato entro il 30 giugno 1998, vi provvede il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con gli altri Ministri interessati.

3-bis. Ferme rimanendo le competenze dell'autorità marittima previste dalla vigente normativa in materia di sicurezza della navigazione e disciplina del traffico nell'ambito dei canali marittimi, i servizi di trasporto pubblico di persone e cose, effettuate all'interno della laguna veneta sono autorizzati e regolati in conformità alle norme emanate dagli enti locali

competenti in materia di trasporto pubblico locale. Nel caso di navigazione che interessi le zone di acque interne e quelle di acque marittime nell'ambito della laguna veneta, il numero massimo delle unità adibite al servizio di trasporto pubblico, al fine di assicurare il regolare svolgimento e la sicurezza della navigazione lagunare, è stabilito d'intesa tra l'autorità marittima e l'ente locale competente. In caso di disaccordo detto numero viene determinato in apposita conferenza di servizi indetta dal prefetto alla quale partecipano i rappresentanti della provincia e dei comuni e delle capitanerie di porto competenti.

Articolo 12

Attuazione dei conferimenti

1. All'attuazione dei conferimenti e all'attribuzione delle relative risorse alle regioni si provvede con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri ai sensi dell'articolo 7, comma 1, della legge n. 59, previo accordo di programma tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e la regione interessata, ai sensi dell'articolo 4, comma 4, lettera a), della legge n. 59.

2. L'accordo di programma, di cui al comma 1, può disporre, previa intesa tra regione ed enti locali, la contestuale attribuzione e ripartizione fra gli enti locali delle risorse finanziarie, umane, strumentali ed organizzative.

Articolo 13

Poteri sostitutivi

1. Ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera c), della legge n. 59, in caso di accertata inerzia nell'esercizio delle funzioni delegate, il Ministro dei trasporti e della navigazione fissa alla regione un congruo termine per provvedere.

2. Qualora l'inerzia degli organi regionali perduri dopo la scadenza del termine di cui al comma 1, il Presidente del Consiglio

dei Ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, adotta i provvedimenti necessari in sostituzione dell'amministrazione regionale.

Capo II

ORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Articolo 14

Programmazione dei trasporti locali

1. La Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano promuove, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione e sentita, per quanto di competenza, la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane, il coordinamento della programmazione delle regioni e delle province autonome con la programmazione dello Stato definita dal C.I.P.E.

2. Nell'esercizio dei compiti di programmazione, le regioni:

- a) definiscono gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali ed in particolare per i piani di bacino;
- b) redigono i piani regionali dei trasporti e loro aggiornamenti tenendo conto della programmazione degli enti locali ed in particolare dei piani di bacino predisposti dalle province e, ove esistenti, dalle città metropolitane, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e di sviluppo economico e con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegi le integrazioni tra le varie modalità favorendo in particolar modo quelle a minore impatto sotto il profilo ambientale.

3. Per la regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico locale, con riferimento ai servizi minimi, di cui all'articolo 16, le regioni, sentite le organizzazioni sindacali confederali e le associazioni dei consumatori, approvano programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, che individuano:

- a) la rete e l'organizzazione dei servizi;
- b) l'integrazione modale e tariffaria;
- c) le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti;
- d) le modalità di determinazione delle tariffe;
- e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;
- f) il sistema di monitoraggio dei servizi;
- g) i criteri per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale.

4. Per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto locale in territori a domanda debole, al fine di garantire comunque il soddisfacimento delle esigenze di mobilità nei territori stessi, le regioni, sentiti gli enti locali interessati e le associazioni nazionali di categoria del settore del trasporto di persone, possono individuare modalità particolari di espletamento dei servizi di linea, da affidare, attraverso procedure concorsuali, alle imprese che hanno i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. Nei comuni montani o nei territori in cui non vi è offerta dei servizi predetti possono essere utilizzati veicoli adibiti ad uso proprio, fermo restando l'obbligo del possesso dei requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico di persone.

5. Gli enti locali, al fine del decongestionamento del traffico e del disinquinamento ambientale, ai sensi dell'articolo 16, comma 3 e dell'articolo 18, *comma 3 bis*, possono organizzare la rete dei trasporti di linea nelle aree urbane e suburbane diversificando il servizio con l'utilizzazione di veicoli della categoria M1 di cui all'articolo 47 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Detti veicoli devono risultare nella disponibilità di soggetti aventi i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. L'espletamento di tali servizi non costituisce titolo per il rilascio di licenze o autorizzazioni. Gli enti locali fissano le modalità del servizio e le relative tariffe e, nella

fase di prima attuazione, affidano per il primo anno in via prioritaria detti servizi, sempre attraverso procedure concorsuali, ai soggetti che esercitano autoservizi pubblici non di linea. I criteri tecnici e le modalità per la utilizzazione dei sopradetti veicoli sono stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

6. Ad integrazione dell'articolo 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ai veicoli adibiti al servizio di piazza per il trasporto di persone di cui all'articolo 82, comma 5, lettera b), dello stesso decreto, è consentito l'uso proprio fuori servizio.

7. *Nel comma 2 dell'articolo 57 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, come sostituito dall'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610, dopo le parole: «di linea» sono inserite le seguenti: «e non di linea», ad eccezione dei taxi. All'articolo 57 del succitato decreto n. 495 il comma 3 è così sostituito: “3. La pubblicità non luminosa per conto terzi è consentita sui veicoli adibiti al servizio taxi unicamente se effettuata mediante scritte con caratteri alfanumerici, abbinati a marchi e simboli, ed alle seguenti ulteriori condizioni: a) che sia realizzata con pannello rettangolare piano bifacciale, saldamente ancorato al di sopra dell'abitacolo del veicolo e posto in posizione parallela al senso di marcia. Il pannello deve avere le dimensioni esterne di 75x35 cm e la pubblicità non deve essere realizzata con messaggi variabili; b) che sia realizzata tramite l'applicazione sul lunotto posteriore del veicolo di pellicola della misura di 100x12 cm; c) che sia realizzata tramite l'applicazione di pellicola sulle superfici del veicolo ad esclusione di quelle vetrate. Le esposizioni pubblicitarie di cui alle lettere a) e c) sono alternative tra loro. I veicoli adibiti al servizio taxi sui quali sono esposti messaggi pubblicitari di cui al capo a) non possono circolare sulle autostrade”.*

8. Per i collegamenti con gli aeroporti aperti al traffico aereo civile, ferme restando le competenze degli enti gestori, sono autorizzati ad effettuare servizio di piazza i titolari di licenze per

servizio di taxi rilasciate dai comuni capoluogo di regione e di provincia, nonchè dal comune o dai comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade. I comuni interessati, d'intesa, disciplinano le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio, ivi compresa la fissazione del numero massimo di licenze che ciascun comune può rilasciare proporzionalmente al bacino di utenza aeroportuale. Nel caso di mancata intesa tra i comuni, provvede il presidente della regione, sentita la commissione consultiva regionale di cui all'articolo 4 della legge 15 gennaio 1992, n. 21.

Articolo 15

Programmazione degli investimenti

1. In attuazione di quanto previsto dal comma 1 dell'articolo 14, con accordi di programma in materia di investimenti si individuano:

- a) le opere da realizzare e i mezzi di trasporto, incluso il materiale rotabile ferroviario, da acquisire;
- b) i tempi di realizzazione in funzione dei piani di sviluppo dei servizi;
- c) i soggetti coinvolti e loro compiti;
- d) le risorse necessarie, le loro fonti di finanziamento certe e i tempi di erogazione;
- e) il periodo di validità.

2. Gli accordi di cui al comma 1 sono sottoscritti dal Ministro dei trasporti e della navigazione e dalla regione, nonché dai presidenti delle province, dai sindaci e dai presidenti delle comunità montane nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, direttamente coinvolti nella realizzazione delle opere; essi sono impegnativi per le parti che

sottoscrivono. L'attuazione degli accordi di programma è verificata annualmente, congiuntamente dal Ministero dei trasporti e della navigazione, dalle regioni interessate e dai soggetti che l'hanno sottoscritto in sede di conferenza dei servizi, da realizzare ai sensi dell'articolo 17, commi 4 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127. Il Ministro dei trasporti e della navigazione riferisce annualmente in sede di Conferenza unificata, di cui all'articolo 9 della legge n. 59, sull'attuazione degli accordi di cui al comma 1. Per la realizzazione degli accordi di programma, le parti possono concordare di costituire gestioni finanziarie cui conferire le proprie risorse.

3. Non rientrano negli accordi di cui al presente articolo le risorse finanziarie conferite a Ferrovie dello Stato S.p.a. dallo Stato nella qualità di azionista.

4. Le aree e i beni non più funzionali all'esercizio del trasporto pubblico possono essere ceduti, a titolo oneroso, in conformità al regime giuridico di appartenenza, ai comuni o alle province. Le modalità relative vengono definite in appositi accordi tra i Ministri interessati e il sindaco o il presidente della provincia e, ove coinvolte, le società proprietarie.

Articolo 16

Servizi minimi

1. I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:

- a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, sociosanitari e culturali;
- d) delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

2. Nella determinazione del livello dei servizi minimi, le regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale, e adottando criteri di omogeneità fra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in conformità al regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, e in osservanza dei seguenti criteri:

- a) ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto considerate, con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria;
- b) scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità; dovrà, in particolare, essere considerato nella determinazione dei costi del trasporto su gomma l'incidenza degli elementi esterni, quali la congestione del traffico e l'inquinamento.

3. Le provincie, i comuni e le comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali del trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, possono istituire, d'intesa con la regione ai fini della compatibilità di rete, servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti dalla regione stessa ai sensi dei commi 1 e 2, sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19, con oneri a carico dei bilanci degli enti stessi.

Articolo 17

Obblighi di servizio pubblico

1. Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'articolo 2 del regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio

di cui all'articolo 19, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, tenendo conto, ai sensi della citata disposizione comunitaria, dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità.

Articolo 18

Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale

1. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato, a norma dell'articolo 19, mediante contratti di servizio di durata non superiore a nove anni. L'esercizio deve rispondere a principi di economicità ed efficienza, da conseguirsi anche attraverso l'integrazione modale dei servizi pubblici di trasporto. I servizi in economia sono disciplinati con regolamento dei competenti enti locali.

2. Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale, per l'affidamento dei servizi le regioni e gli enti locali si attengono ai principi dell'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, garantendo in particolare:

a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19 e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio. Alle gare possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada, con esclusione delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o attraverso procedure non ad evidenza pubblica, né le società dalle stesse controllate. Tale esclusione

non opera limitatamente alle gare che hanno ad oggetto i servizi già espletati dai soggetti stessi. La gara è aggiudicata sulla base delle migliori condizioni economiche e di prestazione del servizio, nonché dei piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti, oltre che della fissazione di un coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle singole linee esercite;

b) soppressa;

c) soppressa;

d) l'esclusione, in caso di mancato rinnovo del contratto alla scadenza o di decadenza dal contratto medesimo, di indennizzo al gestore che cessa dal servizio;

e) l'indicazione delle modalità di trasferimento, in caso di cessazione dell'esercizio, dal precedente gestore all'impresa subentrante dei beni strumentali funzionali all'effettuazione del servizio e del personale dipendente con riferimento a quanto disposto all'articolo 26 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148;

f) l'applicazione della disposizione dell'articolo 1, comma 5, del regolamento 1893/91/CEE alle società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale che, oltre a questi ultimi servizi, svolgono anche altre attività;

g) la determinazione delle tariffe del servizio in analogia, ove possibile, a quanto previsto dall'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481.

3. Le regioni e gli enti locali, nelle rispettive competenze, incentivano il riassetto organizzativo e attuano, entro e non oltre il 31 dicembre 2000, la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, anche con le procedure di cui all'articolo 17, commi 51 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127, in società di capitali, ovvero in cooperative a responsabilità limitata, anche tra i dipendenti, o l'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali o di gestione. Di tali società, l'ente titolare del servizio può restare socio unico per un periodo non superiore a

due anni. Ove la trasformazione di cui al presente comma non avvenga entro il termine indicato, provvede il sindaco o il presidente della provincia nei successivi tre mesi. In caso di ulteriore inerzia, la regione procede all'affidamento immediato del relativo servizio mediante le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera a).

3-bis. Le regioni prevedono un periodo transitorio, da concludersi comunque entro il 31 dicembre 2003, nel corso del quale vi è la facoltà di mantenere tutti gli affidamenti agli attuali concessionari ed alle società derivanti dalle trasformazioni di cui al comma 3, ma con l'obbligo di affidamento di quote di servizio o di servizi speciali mediante procedure concorsuali, previa revisione dei contratti di servizio in essere se necessaria; le regioni procedono altresì all'affidamento della gestione dei relativi servizi alle società costituite allo scopo dalle ex gestioni governative, fermo restando quanto previsto dalle norme in materia di programmazione e di contratti di servizio di cui al capo II. Trascorso il periodo transitorio, tutti i servizi vengono affidati esclusivamente tramite le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera a).

Articolo 19

Contratti di servizio

1. I contratti di servizio assicurano la completa corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari e sono stipulati prima dell'inizio del loro periodo di validità. Per i servizi ferroviari i contratti di servizio sono stipulati sette mesi prima dell'inizio del loro periodo di validità, al fine di consentire la definizione degli orari nazionali.

2. I contratti di servizio per i quali non è assicurata, al momento della loro stipula, la corrispondenza tra gli importi di cui alla lettera e) del comma 3 e le risorse effettivamente disponibili sono nulli.

- a) la rete e l'organizzazione dei servizi;
- b) l'integrazione modale e tariffaria;
- c) le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti;
- d) le modalità di determinazione delle tariffe;
- e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;
- f) il sistema di monitoraggio dei servizi;
- g) i criteri per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale.

4. Per l'esercizio dei servizi pubblici di trasporto locale in territori a domanda debole, al fine di garantire comunque il soddisfacimento delle esigenze di mobilità nei territori stessi, le regioni, sentiti gli enti locali interessati e le associazioni nazionali di categoria del settore del trasporto di persone, possono individuare modalità particolari di espletamento dei servizi di linea, da affidare, attraverso procedure concorsuali, alle imprese che hanno i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. Nei comuni montani o nei territori in cui non vi è offerta dei servizi predetti possono essere utilizzati veicoli adibiti ad uso proprio, fermo restando l'obbligo del possesso dei requisiti professionali per l'esercizio del trasporto pubblico di persone.

5. Gli enti locali, al fine del decongestionamento del traffico e del disinquinamento ambientale, ai sensi dell'articolo 16, comma 3 e dell'articolo 18, *comma 3 bis*, possono organizzare la rete dei trasporti di linea nelle aree urbane e suburbane diversificando il servizio con l'utilizzazione di veicoli della categoria M1 di cui all'articolo 47 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Detti veicoli devono risultare nella disponibilità di soggetti aventi i requisiti per esercitare autoservizi pubblici non di linea o servizi di trasporto di persone su strada. L'espletamento di tali servizi non costituisce titolo per il rilascio di licenze o autorizzazioni. Gli enti locali fissano le modalità del servizio e le relative tariffe e, nella

fase di prima attuazione, affidano per il primo anno in via prioritaria detti servizi, sempre attraverso procedure concorsuali, ai soggetti che esercitano autoservizi pubblici non di linea. I criteri tecnici e le modalità per la utilizzazione dei sopradetti veicoli sono stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

6. Ad integrazione dell'articolo 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ai veicoli adibiti al servizio di piazza per il trasporto di persone di cui all'articolo 82, comma 5, lettera b), dello stesso decreto, è consentito l'uso proprio fuori servizio.

7. *Nel comma 2 dell'articolo 57 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, come sostituito dall'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610, dopo le parole: «di linea» sono inserite le seguenti: «e non di linea», ad eccezione dei taxi. All'articolo 57 del succitato decreto n. 495 il comma 3 è così sostituito: “3. La pubblicità non luminosa per conto terzi è consentita sui veicoli adibiti al servizio taxi unicamente se effettuata mediante scritte con caratteri alfanumerici, abbinati a marchi e simboli, ed alle seguenti ulteriori condizioni: a) che sia realizzata con pannello rettangolare piano bifacciale, saldamente ancorato al di sopra dell'abitacolo del veicolo e posto in posizione parallela al senso di marcia. Il pannello deve avere le dimensioni esterne di 75x35 cm e la pubblicità non deve essere realizzata con messaggi variabili; b) che sia realizzata tramite l'applicazione sul lunotto posteriore del veicolo di pellicola della misura di 100x12 cm; c) che sia realizzata tramite l'applicazione di pellicola sulle superfici del veicolo ad esclusione di quelle vetrate. Le esposizioni pubblicitarie di cui alle lettere a) e c) sono alternative tra loro. I veicoli adibiti al servizio taxi sui quali sono esposti messaggi pubblicitari di cui al capo a) non possono circolare sulle autostrade”.*

8. Per i collegamenti con gli aeroporti aperti al traffico aereo civile, ferme restando le competenze degli enti gestori, sono autorizzati ad effettuare servizio di piazza i titolari di licenze per

servizio di taxi rilasciate dai comuni capoluogo di regione e di provincia, nonché dal comune o dai comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade. I comuni interessati, d'intesa, disciplinano le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio, ivi compresa la fissazione del numero massimo di licenze che ciascun comune può rilasciare proporzionalmente al bacino di utenza aeroportuale. Nel caso di mancata intesa tra i comuni, provvede il presidente della regione, sentita la commissione consultiva regionale di cui all'articolo 4 della legge 15 gennaio 1992, n. 21.

Articolo 15

Programmazione degli investimenti

1. In attuazione di quanto previsto dal comma 1 dell'articolo 14, con accordi di programma in materia di investimenti si individuano:

- a) le opere da realizzare e i mezzi di trasporto, incluso il materiale rotabile ferroviario, da acquisire;
- b) i tempi di realizzazione in funzione dei piani di sviluppo dei servizi;
- c) i soggetti coinvolti e loro compiti;
- d) le risorse necessarie, le loro fonti di finanziamento certe e i tempi di erogazione;
- e) il periodo di validità.

2. Gli accordi di cui al comma 1 sono sottoscritti dal Ministro dei trasporti e della navigazione e dalla regione, nonché dai presidenti delle province, dai sindaci e dai presidenti delle comunità montane nel caso di esercizio associato di servizi comunali di trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, direttamente coinvolti nella realizzazione delle opere; essi sono impegnativi per le parti che

sottoscrivono. L'attuazione degli accordi di programma è verificata annualmente, congiuntamente dal Ministero dei trasporti e della navigazione, dalle regioni interessate e dai soggetti che l'hanno sottoscritto in sede di conferenza dei servizi, da realizzare ai sensi dell'articolo 17, commi 4 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127. Il Ministro dei trasporti e della navigazione riferisce annualmente in sede di Conferenza unificata, di cui all'articolo 9 della legge n. 59, sull'attuazione degli accordi di cui al comma 1. Per la realizzazione degli accordi di programma, le parti possono concordare di costituire gestioni finanziarie cui conferire le proprie risorse.

3. Non rientrano negli accordi di cui al presente articolo le risorse finanziarie conferite a Ferrovie dello Stato S.p.a. dallo Stato nella qualità di azionista.

4. Le aree e i beni non più funzionali all'esercizio del trasporto pubblico possono essere ceduti, a titolo oneroso, in conformità al regime giuridico di appartenenza, ai comuni o alle province. Le modalità relative vengono definite in appositi accordi tra i Ministri interessati e il sindaco o il presidente della provincia e, ove coinvolte, le società proprietarie.

Articolo 16

Servizi minimi

1. I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:

- a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, sociosanitari e culturali;
- d) delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

2. Nella determinazione del livello dei servizi minimi, le regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale, e adottando criteri di omogeneità fra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in conformità al regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, e in osservanza dei seguenti criteri:

- a) ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto considerate, con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria;
- b) scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità; dovrà, in particolare, essere considerato nella determinazione dei costi del trasporto su gomma l'incidenza degli elementi esterni, quali la congestione del traffico e l'inquinamento.

3. Le provincie, i comuni e le comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali del trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, possono istituire, d'intesa con la regione ai fini della compatibilità di rete, servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti dalla regione stessa ai sensi dei commi 1 e 2, sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19, con oneri a carico dei bilanci degli enti stessi.

Articolo 17

Obblighi di servizio pubblico

1. Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'articolo 2 del regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio

di cui all'articolo 19, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, tenendo conto, ai sensi della citata disposizione comunitaria, dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità.

Articolo 18

Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale

1. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato, a norma dell'articolo 19, mediante contratti di servizio di durata non superiore a nove anni. L'esercizio deve rispondere a principi di economicità ed efficienza, da conseguirsi anche attraverso l'integrazione modale dei servizi pubblici di trasporto. I servizi in economia sono disciplinati con regolamento dei competenti enti locali.

2. Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale, per l'affidamento dei servizi le regioni e gli enti locali si attengono ai principi dell'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, garantendo in particolare:

a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19 e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio. Alle gare possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada, con esclusione delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o attraverso procedure non ad evidenza pubblica, né le società dalle stesse controllate. Tale esclusione

non opera limitatamente alle gare che hanno ad oggetto i servizi già espletati dai soggetti stessi. La gara è aggiudicata sulla base delle migliori condizioni economiche e di prestazione del servizio, nonché dei piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti, oltre che della fissazione di un coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle singole linee esercite;

b) soppressa;

c) soppressa;

d) l'esclusione, in caso di mancato rinnovo del contratto alla scadenza o di decadenza dal contratto medesimo, di indennizzo al gestore che cessa dal servizio;

e) l'indicazione delle modalità di trasferimento, in caso di cessazione dell'esercizio, dal precedente gestore all'impresa subentrante dei beni strumentali funzionali all'effettuazione del servizio e del personale dipendente con riferimento a quanto disposto all'articolo 26 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148;

f) l'applicazione della disposizione dell'articolo 1, comma 5, del regolamento 1893/91/CEE alle società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale che, oltre a questi ultimi servizi, svolgono anche altre attività;

g) la determinazione delle tariffe del servizio in analogia, ove possibile, a quanto previsto dall'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481.

3. Le regioni e gli enti locali, nelle rispettive competenze, incentivano il riassetto organizzativo e attuano, entro e non oltre il 31 dicembre 2000, la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, anche con le procedure di cui all'articolo 17, commi 51 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127, in società di capitali, ovvero in cooperative a responsabilità limitata, anche tra i dipendenti, o l'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali o di gestione. Di tali società, l'ente titolare del servizio può restare socio unico per un periodo non superiore a

due anni. Ove la trasformazione di cui al presente comma non avvenga entro il termine indicato, provvede il sindaco o il presidente della provincia nei successivi tre mesi. In caso di ulteriore inerzia, la regione procede all'affidamento immediato del relativo servizio mediante le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera a).

3-bis. Le regioni prevedono un periodo transitorio, da concludersi comunque entro il 31 dicembre 2003, nel corso del quale vi è la facoltà di mantenere tutti gli affidamenti agli attuali concessionari ed alle società derivanti dalle trasformazioni di cui al comma 3, ma con l'obbligo di affidamento di quote di servizio o di servizi speciali mediante procedure concorsuali, previa revisione dei contratti di servizio in essere se necessaria; le regioni procedono altresì all'affidamento della gestione dei relativi servizi alle società costituite allo scopo dalle ex gestioni governative, fermo restando quanto previsto dalle norme in materia di programmazione e di contratti di servizio di cui al capo II. Trascorso il periodo transitorio, tutti i servizi vengono affidati esclusivamente tramite le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera a).

Articolo 19

Contratti di servizio

1. I contratti di servizio assicurano la completa corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari e sono stipulati prima dell'inizio del loro periodo di validità. Per i servizi ferroviari i contratti di servizio sono stipulati sette mesi prima dell'inizio del loro periodo di validità, al fine di consentire la definizione degli orari nazionali.

2. I contratti di servizio per i quali non è assicurata, al momento della loro stipula, la corrispondenza tra gli importi di cui alla lettera e) del comma 3 e le risorse effettivamente disponibili sono nulli.

3. I contratti di servizio, nel rispetto anche delle disposizioni dell'articolo 14, comma 2, del regolamento n. 1191/69/CEE, così come modificato dall'articolo 1 del regolamento 1893/91/CEE, nonché nel rispetto dei principi sull'erogazione dei servizi pubblici così come fissati dalla carta dei servizi del settore trasporti, definiscono:

- a) il periodo di validità;
- b) le caratteristiche dei servizi offerti ed il programma di esercizio;
- c) gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di età, manutenzione, confortevolezza e pulizia dei veicoli, e di regolarità delle corse;
- d) la struttura tariffaria adottata;
- e) l'importo eventualmente dovuto dall'ente pubblico all'azienda di trasporto per le prestazioni oggetto del contratto e le modalità di pagamento, nonché eventuali adeguamenti conseguenti a mutamenti della struttura tariffaria;
- f) le modalità di modificazione del contratto successivamente alla conclusione;
- g) le garanzie che devono essere prestate dall'azienda di trasporto;
- h) le sanzioni in caso di mancata osservanza del contratto;
- i) la ridefinizione dei rapporti, con riferimento ai lavoratori dipendenti e al capitale investito, dal soggetto esercente il servizio di trasporto pubblico, in caso di forti discontinuità nella quantità di servizi richiesti nel periodo di validità del contratto di servizio;
- l) *l'obbligo dell'applicazione, per le singole tipologie del comparto dei trasporti, dei rispettivi contratti collettivi di lavoro, così come sottoscritti dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni datoriali di categoria.*

4. Gli importi di cui al comma 3, lettera e), possono essere soggetti a revisione annuale con modalità determinate nel contratto stesso allo scopo di incentivare miglioramenti di efficienza. I

suddetti importi possono essere incrementati in misura non maggiore del tasso programmato di inflazione, salvo l'eventuale recupero delle differenze in caso di rilevante scostamento dal tasso effettivo di inflazione, a parità di offerta di trasporto.

5. I contratti di servizio pubblico devono rispettare gli articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 1191/69 ed il regolamento (CEE) n. 1893/91, avere caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, dovrà essere pari almeno allo 0,35 a partire dal 1 gennaio 2000. Trovano applicazione ai trasporti regionali e locali, a tale fine, le norme della direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991.

6. I contratti di servizio in vigore alla data di entrata in vigore del presente decreto sono adeguati, per le parti eventualmente in contrasto con il presente decreto, in occasione della prima revisione annuale.

Articolo 20

Norme finanziarie

1. Ogni regione, in relazione ai servizi minimi definiti ai sensi dell'articolo 16, ai piani regionali di trasporto e al tasso programmato di inflazione, costituisce annualmente un fondo destinato ai trasporti, alimentato sia dalle risorse proprie sia da quelle trasferite ai sensi del presente decreto.

2. Sono trasferite alle regioni le risorse relative all'espletamento delle funzioni ad esse delegate, fatto salvo quanto disposto dall'articolo 8 comma 4, nei modi e nei tempi indicati nei successivi commi, ad esclusione di quelle relative all'espletamento delle competenze di cui all'articolo 21, commi 1 e 2. Il trasferimento di risorse dovrà, in particolare, garantire l'attuale livello di servizio, considerando anche il tasso di inflazione del settore.

3. Le risorse relative all'espletamento delle funzioni amministrative di cui al presente decreto, salvo quelle di cui al comma 4, sono trasferite alle regioni a partire dal 1 gennaio 1998 e, per le ferrovie già in gestione commissariale governativa, al momento del conferimento delle funzioni amministrative, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, lettera a).

4. Le risorse relative all'espletamento delle funzioni amministrative in materia di servizi regionali e locali delle Ferrovie dello Stato S.p.a. sono trasferite alle regioni a decorrere dal 1 giugno 1999.

5. Le risorse di cui ai commi precedenti sono individuate e ripartite con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione e con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, previa intesa con la Conferenza permanente tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare le conseguenti variazioni di bilancio.

6. I fondi, ripartiti ai sensi del comma 5, sono annualmente regolati dalla legge finanziaria ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera i), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.

7. Entro il 31 dicembre 2000 i criteri di ripartizione dei fondi sono rideterminati, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto col Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, di intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 9 della legge n. 59.

7 bis. I criteri di ripartizione dei fondi di cui al comma 7 sono rideterminati anche sulla base del volume dei passeggeri trasportati e, per i servizi di cui all'articolo 8, dei risultati del monitoraggio ivi previsto.

Articolo 21

Disposizioni finali e transitorie

1. La conclusione dei procedimenti amministrativi che hanno comportato impegni di spesa anteriormente alla data di conferimento delle funzioni amministrative alle regioni ed agli enti locali rimane di competenza dello Stato.

2. Restano ferme le competenze tecnico-amministrative dello Stato relative ai finanziamenti stanziati per lavori e forniture per i quali all'atto dell'entrata in vigore del presente decreto sono stati già perfezionati i relativi contratti.

3. È fatto salvo quanto disposto dalle leggi 20 dicembre 1974, n. 684, 19 maggio 1975, n. 169, 5 dicembre 1986, n. 856, 5 maggio 1989, n. 160, e dal decreto del Presidente della Repubblica 1 giugno 1979, n. 501, e dalle conseguenti convenzioni fino alla scadenza delle stesse.